

Plan de Déplacements de Zone (PDZ) du CRT de Lesquin

Stratégie et plan d'actions

Novembre 2010



ATEMA Conseil
4, Route de la Noue
91196 Gif-sur-Yvette
Tél. : 01 64 86 22 85
Fax : 01 64 46 41 52
e-mail : contact@atema-conseil.com
www.atema-conseil.com
SARL au capital de 20 000 € - RCS EVRY
420177479

Plan de Déplacements de Zone (PDZ) du CRT de Lesquin

Stratégie et plan d'actions

Sommaire

1. Introduction	10
Les objectifs et le périmètre de la mission.....	10
L'organisation et la méthodologie de travail	10
2. Diagnostic de la zone.....	11
Présentation de la zone	11
Constats clés	13
Fiches « constat ».....	17
1. L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN	19
2. AMENAGEMENTS VELO	25
3. AMENAGEMENTS PIETONNIERS	29
4. COVOITURAGE	31
5. ACCES ROUTIERS	33
6. CENTRE DE DISTRIBUTION URBAINE	35
7. PLATE FORME LOGISTIQUE DELTA 3	37
8. LES INSTALLATIONS FERREE TERMINALES EMBRANCHEES	39
3. Stratégie d'actions.....	42
Les enjeux d'amélioration	42
Les axes de travail.....	42
Fiches méthode	45
1. AUTOPARTAGE	47
2. COVOITURAGE	51
3. AGENCE LOCALE DE MOBILITE	57
4. Plan d'actions	60
Programme envisagé	60
Calendrier de déploiement	61
Fiches actions	61
1. AMELIORER LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN.....	63
2. CREER UN RESEAU D'AMENAGEMENTS VELO.....	65
3. CREER ET SECURISER DES AMENAGEMENTS PIETONNIERS	67
4. AMELIORER ET SECURISER LES ACCES ROUTIERS.....	69
5. METTRE EN PLACE UN DISPOSITIF DE COVOITURAGE.....	71
6. DEVELOPPER UN SYSTEME D'AUTOPARTAGE.....	73
7. METTRE EN PLACE UNE ALM.....	75
8. FAVORISER L'INTEGRATION DES ENTREPRISES DU CRT DANS LE PROJET DE CDU.....	77
9. APPUYER LE DEVELOPPEMENT D'UNE LOGISTIQUE MULTI-MODALE	79

Table des abréviations

ALM : Agence Locale de Mobilité

CMDU /CDU: Centre Multimodal de Distribution Urbaine

CRT : Centre Régional de Transport

ITE : Installation Terminale Embranchée

LMCU : Lille Métropole Communauté Urbaine

PAM : Parc d'Activité du Mélantois

PDZ : Plan de déplacements de Zone

RFF : Réseau Ferré de France

SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français

TC : Transports en Communs

VAE : Vélo à Assistance Electrique

1. Introduction

Les objectifs et le périmètre de la mission

Le projet de la CCI et ses partenaires a pour objectif de mettre en place un plan de déplacements sur la zone élargie du Centre Régional de Transports (CRT) de Lesquin.

L’objectif de ce projet de PDZ est de contribuer à la recherche de solutions collectives pour rationaliser les déplacements et optimiser la chaîne globale des transports qu’utilisent les entreprises pour le déplacement des salariés et des marchandises. A travers ce projet, il s’agit d’apporter des réponses concrètes aux problèmes de mobilité que rencontre la zone aujourd’hui : congestion des accès routiers, desserte par les transports en commun très insuffisante, problèmes de sécurité routière, en proposant de nouvelles solutions de mobilité et en optimisant les équipements existants.

La zone considérée dans le cadre du projet va de l’entrée de l’aéroport régional (zone fret) jusqu’au Parc Scientifique de la Haute-Borne ; cette zone constitue la première zone logistique et la principale concentration d’emplois non tertiaires de la Métropole Lilloise.

L’organisation et la méthodologie de travail

La construction du PDZ s’est déroulée entre novembre 2009 et octobre 2010. Elle s’est appuyée sur :

- > Des analyses documentaires
- > Des entretiens avec les acteurs clés (gestionnaires de zones, entreprises)
- > Des observations de terrain
- > Une enquête de mobilité auprès des entreprises et des salariés
- > Des réunions de concertation avec les entreprises de la zone et les autres acteurs partie prenante

Le suivi du projet a été confié à un comité de pilotage composé de :

- > La CCI grand Lille
- > La DREAL Nord – Pas-de-Calais
- > La Région Nord – Pas-de-Calais – Direction transport
- > L’ADEME
- > La LMCU – Cadre de Vie
- > L’Association du CRT de Lesquin
- > La SEAM de la Haute-Borne
- > Le Département fret de l’aéroport

Le présent document constitue le rapport final du projet de construction du PDZ. Il est organisé en trois sections :

- > Le diagnostic de la zone
- > La stratégie d’action
- > Le plan d’action

2. Diagnostic de la zone

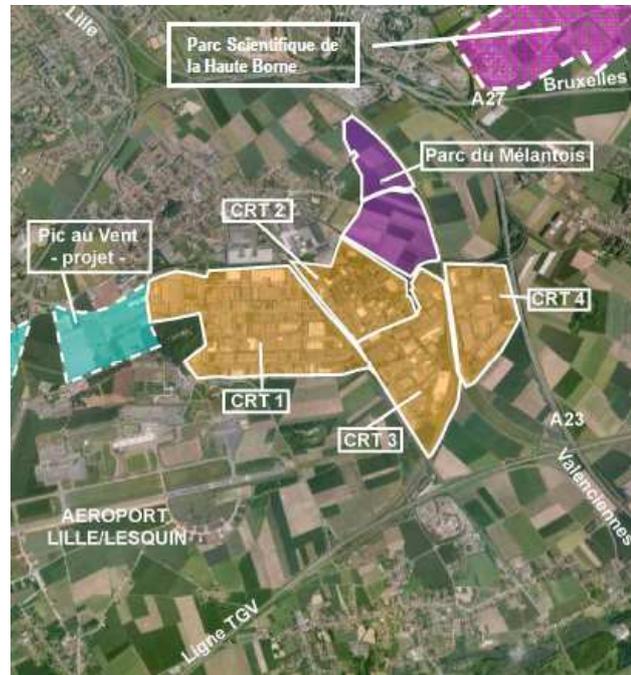
Présentation de la zone

La zone considérée se situe aux portes sud et est de la Métropole Lilloise.

Elle regroupe :

- > le CRT de Lesquin,
- > le parc d’activités du Mélantois (PAM),
- > la zone fret de l’Aéroport régional de Lille-Lesquin,
- > le parc scientifique de la Haute-Borne.

Elle s’étend sur 1000 hectares et compte environ 500 entreprises et 16 000 salariés (20 000 d’ici 5 ans, dans le cadre de différents projets d’extension prévus sur la partie ouest, notamment la zone de Pic au Vent). 30% des entreprises comptent moins de 10 salariés et 60% moins de 30 salariés.



Cette zone élargie rassemble 4 entités qui ont des vocations différentes :

- > CRT de Lesquin : Transport et logistique
Principales entreprises : Norauto (500 salariés), Boulanger (400), Big Ben (70), Desmazières (150)
- > Parc du Mélantois : Transport, logistique et tertiaire
Principales entreprises : La Poste, Calberson, Schenker
- > Parc de la haute-Borne : tertiaire supérieur orienté haute technologies
Principales entreprises : Cofidis (1660 salariés), Laser Contact (500), l’INRIA (200)
- > Zone Fret Aeroport : Fret aérien
20 entreprises

Données clés de la zone

> Rappel des caractéristiques de la zone

CRT de Lesquin	Vocation transport & logistique 9 900 salariés (projet d’extension zone Pic au vent) 360 entreprises 300 hectares
Parc du Mélantois	Vocation transport, logistique & tertiaire 1 500 salariés (3 500 à terme) 20 entreprises 75 hectares
Parc de la Haute-Borne	Vocation tertiaire supérieur orienté hautes technologies 4 300 salariés 60 entreprises 130 000 m ² bureaux
Zone Fret Aéroport	Vocation fret aérien 200 salariés 20 entreprises 13 000 m ² d’entrepôts, 21 000 m ² d’aire avion

> Déplacements des personnes

	Chiffres clés
Trajets domicile-travail	Part de la VP solo : 87% (NPDC : 77%, LMCU : 75%) Distance moy. dom.-travail : 23 km km annuel (motorisés) : 150 M km Bilan CO ₂ : 23 kT/an (1,4 T/salarié)
Trajets du midi	36% déjeunent en dehors de la zone, 90% en VP 13% déjeunent sur la zone, 86% en VP Km annuel estimé : 16 M km Bilan CO ₂ : 2 kT/an
Trajets professionnels	27% se déplacent régulièrement (hebdomadaire) Déplacements sur la Métropole prépondérants 85% en VP solo Km annuel estimé : 19 M km Bilan CO ₂ : 3 kT/an
TOTAL	Km annuel estimé : 185 M km Bilan CO ₂ : 28 kT/an (1,8 T/salarié)

> Déplacements des marchandises

	Chiffres clés
Trafics	~10 000 mouvements de véhicules/jour sur le seul CRT Auchan Logistique aujourd’hui : 1 200 mvts/jour Origine des marchandises : nationale et internationale Destination des marchandises : nationale et régionale km annuel : n.r. Bilan CO ₂ : n.r.

Constats clés

La phase de diagnostic a permis de constater qu'il existe des attentes fortes vis-à-vis du PDZ de la part des entreprises et des salariés, en particulier concernant l'accessibilité de la zone. Ce constat est à mettre en relation avec une demande de mobilité très importante à l'échelle de la zone (+ de 50 000 mouvements de véhicules/jour sur le CRT, dont 18% de poids lourds en 1999).

Globalement, le diagnostic a révélé des situations assez différentes selon les zones notamment concernant les transports en communs et les aménagements et services :

- > la Haute-Borne bénéficie des meilleurs aménagements et est également la mieux desservie par les Transports en communs (il subsiste cependant des lacunes) ;
- > La zone de Fret de l'aéroport, mais surtout le CRT, cumulent de nombreux problèmes : sécurité, mauvaise qualité voire absence de desserte TC, manque d'aménagements et de services.

Seul le CRT dispose d'une zone de services (conciergerie, garderie, petit magasin, station essence, restaurant...), mais sur le reste de la zone on ne compte que deux restaurants et quelques snacks pour l'ensemble des salariés. Ceux-ci déjeunent pour une grande partie d'entre eux à l'extérieur de la zone.

Les principaux constats sur le déplacement des personnes et sur le fret sont indiqués ci-dessous. Au-delà, plusieurs fiches constat ont été établies sur l'infrastructure et l'offre de mobilité de la zone. Celles-ci sont présentées ci-après.

Déplacements de personnes

L'accessibilité est le gros point noir : autant concernant l'accès aux zones, que la circulation au sein des zones ou encore les liaisons entre les zones. Les entreprises et leurs salariés estiment que « Sur la zone, les marchandises voyagent mieux que les personnes ».

En effet, la zone est située au cœur d'un réseau d'autoroutes majeures, ce qui permet un très bon accès routier vers le Benelux notamment et explique l'implantation historique de la zone du fait de sa vocation logistique. Cette zone souffre cependant, comme l'ensemble de la métropole Lilloise d'un très fort congestionnement aux heures de pointes qui pénalise l'accessibilité en voiture pour les salariés. De plus, on constate paradoxalement qu'au niveau local, certains secteurs sont relativement enclavés : ils ne bénéficient pas d'accès direct aux grands axes ou seulement en entrée de zone. Enfin l'organisation du trafic sur les zones et les liaisons entre les zones sont également problématiques et on constate de nombreux problèmes de sécurité routière sur des axes qui supportent un trafic très important mêlant véhicules légers et poids lourds (cf. fiche constat n° 2).

Cependant, l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle est très peu développée sur l'ensemble de la zone ce qui explique la forte part modale de la **voiture individuelle : 87 %**, bien plus élevée que la moyenne régionale située à 77%.

La desserte en transports en commun est peu attractive pour le CRT et le PAM. La zone ne bénéficie pas d'une desserte par les réseaux ferrés : la gare la plus proche est la gare TER de Lesquin (1 à 2 km selon les secteurs). La zone est donc desservie principalement par 3 lignes de bus :

- > La navette CRT fait la liaison entre la station de métro Porte de Douai et le CRT (30 min), mais ne dessert pas le PAM,
- > La ligne 59 (Transpole) dessert le CRT et le PAM et la gare de Lesquin depuis la station de métro 4 Cantons,
- > Le CRT 1 bénéficie de deux autres lignes en entrée de zone (205 et 221)
- > Le parc de la haute-Borne est desservi par les lignes 227 et 46

Les fréquences de ces lignes sont cependant relativement faibles (de 30 minutes à 1 heure) et il n'y a pas de desserte en journée. De plus, les arrêts sont très inégalement répartis et certains secteurs ne sont desservis qu'en entrée de zone. (cf. fiche constat n° 1).

La zone de fret de l'aéroport ne bénéficie quant à elle d'aucune desserte mais les lignes 205 et 221 passent à proximité, ce qui pourrait permettre la création d'un arrêt.

A la Haute-Borne, la situation est différente puisque la station de métro 4 Cantons est située à seulement 800 mètres, 11 lignes de bus desservent les abords du parc et deux lignes l'intérieur du parc.

Au final, la part modale des **transports en communs** est de **6%** et l'amélioration de la desserte est la première demande des salariés et des employeurs.

Le **covoiturage** est également assez peu pratiqué sur la zone (**5% des salariés**). Il existe actuellement un site de covoiturage sur la Haute-Borne mais celui-ci ne fonctionne pas de manière satisfaisante, sans doute du fait d'un manque d'animation de la démarche et du nombre limité d'appariements possibles (cf taille critique). Il existe également un service téléphonique géré par une association pour faciliter le covoiturage sur le CRT mais celui-ci est peu utilisé car peu fonctionnel. (cf. fiche constat n°4)

Les aménagements piétons et cyclistes sont également très inégaux malgré la présence de nombreux poids lourds sur les routes. La part modale des modes doux dans les déplacements domicile-travail est ainsi de 1%. Globalement, le PAM bénéficie d'aménagements de qualité et il existe de plus, un cheminement vers la gare de Lesquin. Au niveau du CRT, il n'existe pas d'aménagements cyclables sur la zone tandis que les cheminements piétons sont discontinus et mal entretenus occasionnant des problèmes de sécurité. Les liaisons vers la gare de Lesquin sont également de mauvaise qualité, voire inexistante. Sur la zone de fret de l'aéroport, il existe un cheminement piétonnier et cyclable sur la route du nord de la zone mais le reste de la zone n'est pas équipé. A plus large échelle, il n'existe pas de pistes cyclables en direction des villes voisines.

Au final, les déplacements effectués sur la zone (le midi par exemple) sont réalisés pour une très large majorité en voiture.

A la Haute-Borne, les aménagements piétons et cyclistes à l'intérieur de la zone et sur les axes majeurs permettant l'accès à la zone sont bien développés. (Cf. fiches constat n° 2 et 3)

Enfin pour ce qui est des déplacements professionnels, la situation géographique de la zone et la desserte entraînent une prédominance forte de la voiture pour les déplacements dans la métropole Lilloise (les plus nombreux).

Fret

La plupart des entreprises interrogées dans le cadre de l’enquête ont une activité liée au transport ou à la logistique. Elles sont installées sur la zone du fait de la proximité des réseaux routiers et autoroutiers ainsi que grâce au positionnement au sud de Lille qui permet l’accès à la métropole comme à l’ensemble de la région.

Le transport de fret à l’arrivée et au départ du CRT est réalisé exclusivement grâce au mode routier même si certaines entreprises font ensuite du transport multimodal à partir d’équipements plus ou moins proches de la zone (via la plate forme multimodale Delta 3 par exemple ou les ports d’Anvers et Rotterdam). Des milliers de poids lourds entrent et sortent ainsi chaque jour de la zone. Auchan à lui seul génère chaque jour quelques 1200 mouvements de véhicules.

Les arrivages sont très diversifiés, ils proviennent de toute la France ainsi que de l’Europe via les ports d’Anvers et de Rotterdam principalement. Les expéditions concernent en premier lieu la région et la France, mais également l’international et la métropole Lilloise.

Actuellement, le transport routier est encore très compétitif pour les entreprises en dépit des contraintes réglementaires, des pressions environnementales et des hausses de prix du carburant. Le développement d’une multimodalité ne se fera que lentement.

Au niveau du fer, le CRT dispose de deux gares d’attentes en gare de Lesquin et il est relié à la voie mère Lille-Paris par une série d’embranchements ferrés mais ceux-ci ne sont plus en service actuellement. Par ailleurs, la ligne principale Lille-Paris est actuellement complètement saturée.

Il existe cependant des équipements à proximité (CDU, Delta 3) et des projets en cours de création qui pourraient permettre le développement de la multimodalité. Pour l’instant les potentialités restent à préciser. En effet, concernant Delta 3 par exemple, les relations existantes ne correspondent pas toujours au besoin et les horaires sont inadaptés (cf. fiches constat 6 et 7)

Fiches « constat »

Le diagnostic a permis de dégager les enseignements principaux sur l'ensemble des zones. Des points détaillés sont repris ci-dessous sous la forme de « fiches constat ».

N°	THEMES
1	DESSERTES EN TRANSPORTS EN COMMUN
2	AMENAGEMENTS VELO
3	AMENAGEMENTS PIETONNIERS
4	COVOITURAGE
5	ACCES ROUTIERS
6	CDU AU PORT DE LILLE
7	PLATE FORME MULTIMODALE DELTA 3
8	INSTALLATION TERMINALES EMBRANCHEES

1. L’OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

Etat des lieux

CRT

Le CRT (9 900 salariés) est situé à environ 2 km de la gare TER de Lesquin et 4 km de la station de métro 4 Cantons (Villeneuve d’Ascq). Il est desservi par plusieurs lignes de bus :



CRT :

- > Navette CRT (depuis la station de métro Porte de Douai (Lille))
 - 6 bus le matin arrivée de 5h50 à 8h40 (fréquence 1/2h)
 - 1 bus le midi
 - 5 bus le soir départ de 16h20 à 18h50 (fréquence ½ h à 1h)
- > Ligne 59 : (Lesquin/ Villeneuve d’Ascq) depuis la gare de Lesquin, en passant par la station 4 Cantons.
 - 6 bus le matin arrivée de 5h25 à 8h50 (fréquence 1/2h)
 - 2 bus le midi
 - 5 bus le soir départ de 17h à 21h40 (fréquence 1h à 1h30)

CRT 1 (en entrée de zone):

- > Ligne 205 (depuis la station de métro 4 Cantons)
 - 2 bus le matin (arrivée 7h et 8h30)
 - 1 bus le midi

- 1 bus le soir (départs 15h30 et 17h40)
- > Ligne 221 (depuis la station Porte de Douai)
 - 1 bus le matin (arrivée 7h50)
 - 1 bus le midi
 - 2 bus le soir (départ 15h05, 17h30 et 18h30)

Un peu plus de **20%** des salariés déclarent travailler en **horaires décalés** (surtout en soirée, en matinée). Les salariés qui travaillent en horaires classiques sont **71%** à arriver au travail entre **8h et 9h** (4 bus desservent le site à ces horaires). 58% repartent entre 18h et 19h, 28% entre 17h et 18h et 12% après 19h.

Les arrêts de bus sont inégalement situés. Le CRT 3 et le CRT 4 ne sont desservis qu’en entrée de zone.

Mélantois (PAM)

Le PAM (1 500 salariés) est plus proche de la gare de Lesquin (1km environ).

Il n’est desservi uniquement par :

- > la **ligne 59** (début de ligne)
 - 5 bus le matin de 5h25 à 8h40 (fréquence 1/2h)
 - 2 bus le midi
 - 5 bus le soir de 17h à 21h40 (fréquence 1h à 1h30)



Près de **40%** des salariés déclarent travailler en **horaires décalés** (surtout en soirée, en matinée et le samedi). Les salariés qui travaillent en horaires classiques sont **55%** à arriver au travail entre **8h et 9h** et 35% entre 7h et 8h. 43% repartent entre 18h et 19h et 41% entre 17h et 18h.

Haute-Borne

La Haute-Borne (4 300 salariés) se situe à moins de 1 km des stations de métro 4 Cantons et Cité scientifique (Villeneuve d’Ascq). La zone est desservie principalement par 2 lignes de bus :

- > Ligne 227
 - 5 bus le matin (6h45-8h50, fréquence 1/2h à 1h)
 - 3 bus le midi
 - 6 bus le soir (15h00 à 19h30, fréquence 1h)

- > Ligne 46 depuis la station de métro 4 cantons
 - 1 bus le matin (7h)
 - 3 bus le soir (16h15, 17h15, 18h15)

Les salariés qui travaillent en horaires classiques sont **71%** à arriver au travail entre **8h et 9h**. 46% repartent entre 18h et 19h et **41%** après **19h**.

Les arrêts de bus sont situés au niveau des entrées ouest et nord-est de la zone.



Aéroport – zone fret

La zone fret de l'aéroport (190 salariés) n'est **pas desservie actuellement**. Les lignes 221 et 205 passent néanmoins à proximité. La navette rapide gare-aéroport ne dessert que le terminal voyageur.

Enjeux :

Les lieux de résidence des salariés sont relativement dispersés. Par ailleurs, 29% des salariés indiquent qu'il n'existe pas de transports en commun près de chez eux.

Néanmoins, 60% résident dans le périmètre des transports urbains (PTU) de la Métropole et **32%** des salariés se concentrent sur **7 communes principales**, dont **Lille, Villeneuve d'Ascq et Orchies** (pour laquelle il existe une liaison TER avec la gare de Lesquin).

Commune de résidence	%
Lille	11%
Villeneuve d'Ascq	5%
Orchies et communes avoisinantes	4%
Faches-Thumesnil	3%
Marcq-en-Barœul	3%
Roubaix	3%
Lambersart	3%
TOTAL	32%

La **part modale actuelle des TC** dans les trajets domicile-travail n'est aujourd'hui que de **6%** sur la zone.

Le train, métro-tram et le bus sont utilisés à part égale ; peu de salariés utilisent une navette entreprise¹. Les transports en commun sont combinés avec un autre mode dans plus de 30% des cas, à part égale entre la voiture solo, le covoiturage et le vélo.

L'accès en transports en commun est d'ailleurs le principal problème pointé par les salariés sur la zone (65% des répondants).

Néanmoins, les salariés motorisés se déclarent très largement intéressés à utiliser les transports en commun pour leurs trajets domicile-travail. **33%** des salariés motorisés disposant a priori d'une desserte de leur domicile, soit **3 360 salariés (21% de l'effectif de la zone)**, se déclareraient **prêts à les utiliser quotidiennement ou presque** si les conditions d'utilisation s'amélioraient.

Zone	Quotidien ou presque	Occasionnel	Aucun
Ensemble	33%	45%	22%
CRT	35%	42%	23%
PAM	44%	37%	19%
Haute-Borne	26%	52%	22%
Aéroport*	63%	13%	24%

	Ensemble	CRT	PAM	Aéroport*	Haute-Borne
TC	6%	5%	9%	0%	7%

Actuellement, les **principaux verrous** à l'utilisation des transports en commun pour ces salariés sont :

- > les **contraintes liées au trajet** – durée, changements (77% des citations),

¹ D'ailleurs, sur les 36 entreprises ayant répondu à l'enquête, seule une entreprise déclare avoir mis en place une navette de transport de personnel (Verrières du Nord, 14 salariés - CRT).

- > les horaires de travail (54%).

A noter que 14% citent également les **déplacements professionnels** ; ils sont même 38% sur la Haute-Borne.

Les principales conditions de « passage à l'acte » mentionnées par ces salariés sont aujourd'hui :

- > des horaires de desserte mieux adaptés le matin et le soir,
- > un arrêt de bus plus proche du lieu de travail.

	Ensemble	CRT	PAM	Haute-Borne	Aéroport
Une plage et une fréquence horaires mieux adaptées le matin et le soir	54%	59%	70%	32%	80%
Un arrêt de bus plus proche de mon lieu de travail	43%	39%	26%	56%	80%
Une solution de secours en cas d'imprévu	27%	29%	30%	22%	20%
Des offres combinées (SNCF + bus, parking-relais, etc.)	25%	29%	22%	20%	20%
Une desserte aux heures creuses en journée	23%	28%	26%	14%	0%
Une réduction du coût d'abonnement	22%	18%	4%	38%	20%
Des informations sur les horaires et le réseau sur mon lieu de travail	18%	16%	13%	20%	60%

NB. 27% des salariés sont amenés à se déplacer **au moins une fois par semaine** pour des **raisons professionnelles** (44% sur la Haute-Borne) ; 58% parmi eux déclarent se déplacer le plus souvent sur la **Métropole lilloise** et **90%** utilisent la **voiture seul** pour s'y rendre. La mise en place d'une desserte adaptée en journée pourrait également permettre un report modal.

2. AMENAGEMENTS VELO

Etat des lieux

CRT

Les principales communes voisines du CRT sont : Lesquin (2 km), Fretin (3 km), Faches-Thumesnil (4 km) et Villeneuve d'Ascq (4 km). Toutefois, aucune n'est accessible par des itinéraires cyclables sécurisés et l'accès se fait sur des voies où transitent de nombreux véhicules et notamment des poids lourds.

Sur le CRT, des pistes cyclables sont disponibles sur l'axe principal (Bd du Petit Quinquin) qui traverse le CRT de bout-en-bout. Mais la circulation à vélo reste difficile et dangereuse. En effet, les itinéraires sont souvent mal signalisés et présentent de fréquentes discontinuités ; les cyclistes doivent de fait emprunter la chaussée malgré la circulation dense. Il n'existe pas de réseau cyclable ailleurs sur le CRT. Par endroits (CRT1 principalement), la présence de trottoirs abaissés au niveau des traversées (malgré tout non sécurisées) permet de faciliter la circulation des cyclistes sur les trottoirs mais la présence de végétation ou de déchets et l'étroitesse des trottoirs rendent la circulation et la cohabitation éventuelle avec les piétons difficiles.



Cycliste circulant sur le Bd du Petit Quinquin.



Trottoir accessible aux cyclistes. Traversée non sécurisée

Il n'existe pas non plus de parkings à vélo sur la zone et en particulier près des lieux de restauration.

PAM

En revanche, l'ensemble du PAM est doté de pistes cyclables qui permettent de rejoindre les entreprises. Les traversées sont sécurisées et signalisées par un marquage au sol ainsi qu'une série de panneaux avertisseurs.



Haute-Borne

Les principaux accès au parc ont été aménagés pour permettre une circulation sécurisée des cyclistes (pistes cyclables). L’ensemble du parc comporte également des pistes cyclables qui permettent de rejoindre les entreprises. Les traversées sont sécurisées et signalées par un marquage au sol ainsi qu’une série de panneaux avertisseurs. En revanche, la liaison est discontinuée en direction de la station de métro 4 Cantons.

Aéroport – zone fret

Un cheminement cyclable (bande cyclable) existe le long de la route qui borde la zone de fret au nord (RD 445). Il rejoint la piste cyclable qui relie le CRT à la RD 54 (au sud).

Enjeux

5% des salariés résident dans un périmètre de **5 km** et **15%** à moins de **10 km** (distances pertinentes pour la pratique respectivement du vélo et du vélo à assistance électrique). Les gares et stations de métro ne sont distantes que de 1 à 4 km des zones ce qui permet le rabattement à vélo. Des vélopôles sont disponibles à la station de métro 4 Cantons à la gare de Lesquin.

La **part modale actuelle du vélo** dans les trajets domicile-travail n’est cependant aujourd’hui que de **1%** sur la zone (3% sur la Métropole) et le vélo n’est utilisé en combinaison des TC que dans seulement 9% des cas. A noter qu’un abri-vélo fermé de 18 places accessibles par badge pour les abonnés TER a été mis en place à la gare SNCF de Lesquin en octobre 2010.

Or, **16%** seulement des salariés motorisés résidant dans un périmètre de 10 km autour du site, soit **520 salariés (3% de l’effectif de la zone)** se déclareraient prêts à l’utiliser **quotidiennement ou presque** si les conditions d’utilisation s’amélioraient. Il n’y a pas d’intérêt a priori des salariés de la zone fret de l’aéroport.

Zone	Quotidien ou presque	Occasionnel	Aucun
Ensemble	11%	42%	47%
CRT	13%	41%	46%
PAM	10%	45%	45%
Haute-Borne	9%	42%	49%
Aéroport*	0%	0%	100%

I

Il est probable qu’il existe également un intérêt pour **l’utilisation du vélo en complément des transports en commun** (trajets en rabattement vers les gares/stations). En effet, 6% des salariés motorisés résidant au-delà de 10 km, soit **690 salariés (4% de l’effectif de la zone)** se déclarent également prêts à utiliser le vélo quotidiennement ou presque. Les principales conditions de passage à l’acte mentionnées par ces salariés sont en particulier des **aménagements cyclables mieux sécurisés** et des facilités (vestiaires/casiers ou douches, parkings à vélo sécurisés).

	Ensemble
Des aménagements cyclables mieux sécurisés	90%
Des vestiaires/casiers ou douches sur mon lieu de travail	63%
Des parkings à vélos abrités et sécurisés sur mon lieu de travail ou à proximité	37%
Une solution de secours en cas d'imprévu	21%
Des aides financières pour l'achat et/ou l'entretien d'un vélo	16%
Un service de location de vélos	5%

NB. Effectifs insuffisants pour permettre une analyse détaillée par sous-zone.
En % des citations. Total éventuellement > 100% (plusieurs réponses possibles).

La qualité des aménagements pour la circulation des vélos est d'ailleurs majoritairement jugée insuffisante **par les entreprises** sur le CRT et le PAM, voire très insuffisante sur le CRT 3. Elle est en revanche jugée assez satisfaisante sur la Haute-Borne.

NB. **13%** des salariés déjeunent en général **sur la zone**, mais **86%** utilisent la **voiture** (seul : 26% ou en covoiturage : 60%). Il n'y a pas de parkings à vélo près des quelques lieux de restauration et centres de vie existants. Dans la perspective d'une amélioration de l'offre de restauration pour limiter les déplacements (cf. fiche) – 36% des salariés déjeunent en dehors de la zone - le renforcement des itinéraires cyclables à l'intérieur de la zone paraît important, d'autant qu'il n'existe pas de navette interne actuellement. Par ailleurs, 16% des salariés déclarent être amenés à se déplacer souvent sur la zone pour des motifs professionnels. Il y a donc a priori dans l'ensemble un intérêt à faciliter les circulations internes.

3. AMENAGEMENTS PIETONNIERS



Etat des lieux

CRT

Il n'existe qu'un seul cheminement piétonnier desservant le CRT depuis les villes avoisinantes (celui depuis Lesquin). Mais il faut compter au minimum 25 minutes pour atteindre le CRT2 et près de 45 minutes pour les autres secteurs. La qualité des cheminements est très inégale (trottoirs parfois en mauvais état, étroits, discontinus, etc.) et les traversées non sécurisées. L'accès pour les PMR est de fait très compliqué.

S'agissant des circulations internes, la quasi-totalité du CRT est pourvue d'au moins un trottoir sur l'un des côtés de la chaussée (même si certains cheminements présentent des discontinuités sur certaines portions). Seul le CRT3 dispose de cheminements piétons relativement satisfaisants (marquages au sol pour indiquer les passages piétons). Mais bon nombre de ces trottoirs sont vétustes et sont encombrés par endroits de divers éléments (poubelles, véhicules en stationnement, marchandises, déchets) qui obstruent le cheminement et obligent les piétons à emprunter la chaussée.

Le manque d'entretien des espaces végétalisés (haies – arbres) sur l'ensemble du CRT rend parfois la circulation sur les trottoirs difficiles et/ou inhospitalière. Sur le CRT4 la mauvaise localisation de ces espaces rend impossible la traversée pour rejoindre certaines entreprises. Le principal point noir en matière de sécurité concerne l'axe principal - le boulevard du Petit Quinquin et particulièrement le tunnel qui passe sous la voie ferrée où la circulation dense ainsi que l'étroitesse des trottoirs le rendent particulièrement dangereux pour les piétons et les cyclistes, bien que la vitesse y ait été réduite.

Hormis au niveau du carrefour – Bd Petit Quinquin/CRT2/CRT3 – les traversées ne sont pas sécurisées (absence de passages piétons, feux tricolores, etc.). Toutefois le cadencement des feux tricolores ne permet pas une traversée sécurisée (temps de traversée trop court)

PAM

L'accès de Lesquin depuis le PAM n'est distant que d'1 km et de nombreux salariés effectuent tous les jours ce trajet à pied. Sur le site, les aménagements sont récents. L'ensemble du site comporte des trottoirs de part et d'autre de la chaussée. Les traversées sont sécurisées et signalées par des passages piétons ainsi qu'une série de panneaux avertisseurs. Les aménagements piétons (trottoirs larges, signalétique) permettent le cheminement des personnes à mobilité réduite sur le site.

Haute-Borne

Le parc de la Haute Borne est relativement bien situé et s'inscrit dans la continuité urbaine de Lille et de Villeneuve d'Ascq. La zone 30 km/h rend le piéton prioritaire sur

l'ensemble de la zone. Les cheminements piétonniers d'accès au site sont nombreux, sécurisés et globalement de bonne qualité, y compris depuis la station de métro 4 Cantons. L'accès pour les personnes à mobilité réduite semble possible depuis l'ensemble des arrêts de transports en commun. Toutefois les distances à parcourir peuvent être dissuasives. De plus certaines portions ne sont pas toujours en parfait état (traversée parking) ce qui peut rendre les déplacements compliqués.

S'agissant des circulations internes, l'ensemble du site comporte des cheminements piétonniers aménagés d'un côté de la chaussée, accessibles pour les PMR. Les traversées sont sécurisées et signalées par des passages piétons ainsi qu'une série de panneaux avertisseurs

Aéroport – zone fret

Le site étant à la fois excentré et non desservi par des transports en commun, il est peu propice à la marche. Il existe un unique cheminement piétonnier et cyclable le long de la route départementale 445 qui borde la zone au Nord. Les autres routes ne sont pas aménagées.

Enjeux

Dans le cadre de l'amélioration de l'offre des TC, l'amélioration des fins de parcours sur site ou en dehors (liaison gare SNCF Lesquin – CRT) peut jouer un rôle important.

Dans le cadre de l'amélioration de l'offre de restauration sur les différents sites, l'amélioration des conditions de déplacements piétonniers faciliter le report de la voiture vers le piéton pour les déplacements du midi.

4. COVOITURAGE



Etat des lieux

Actuellement il existe peu de services de mobilité sur la zone et l’offre globale de transport en commun est peu développée et non adaptée aux besoins.

Concernant le covoiturage, il existe actuellement un site (ouvert aux entreprises du Parc) de mise en relation sur la Haute-Borne co-financé par Cofidis, Norpac et la SAEM. Le nombre d’inscrits est assez limité (faute de promotion ?) ; le CRT dispose également d’un numéro de téléphone dédié pour faciliter la rencontre de partenaires (peu fonctionnel ?)

1 entreprise dispose déjà d’un site sur le CRT (L’Equipier – 20 salariés), 2 autres sont en projet (Norauto – 470 sal. – CRT, Ixsane – 4 sal. - Haute-Borne), 8 entreprises sur le CRT (dont Prolaidis, Ingram Micro) et 2 sur la Haute-Borne (dont l’Inria) pourraient également l’envisager.

Au niveau du territoire, il n’existe a priori aucun site (site inter-administrations a priori « fermé », site Transpole a priori « ouvert » mais en cours de développement).

Enjeux

Pour ce qui est du **covoiturage, sa part modale actuelle** dans les trajets domicile-travail est de **5%** sur la zone.

- > 42% des covoitureurs actuels déclarent pratiquer le covoiturage avec un (des) collègues.
- > 12% des automobilistes pratiquent déjà occasionnellement le covoiturage.
- > 46% des salariés résident à plus de 20 km de leur lieu de travail et 29% indiquent qu’il n’y a pas de TC près de chez eux.
- > **32%** des salariés se déclareraient **prêts à le pratiquer quotidiennement ou presque** si les conditions d’utilisation s’amélioraient.

Zone	Quotidien ou presque	Occasionnel	Aucun
Ensemble	32%	51%	17%
CRT	35%	46%	19%
PAM	28%	45%	27%
Haute-Borne	28%	59%	13%
Aéroport*	0%	80%	20%

Les principales conditions mentionnées par ces salariés sont en particulier la mise à disposition d’un site internet/intranet pour la recherche de partenaires, majoritairement au sein de la zone, et une solution de secours (en cas de défaut du covoitureur).

5. ACCES ROUTIERS



Etat des lieux

CRT

Accès routiers

La zone est encadrée par un réseau d'autoroutes majeures (A23 - Valenciennes, l'A27 – Bruxelles, A1 – Paris), avec un accès direct à l'A1 et l'A23. Mais les encombrements sont quotidiens.

Les routes reliant les villes de Fretin (au sud) et Lesquin (au nord) supportent actuellement un lourd trafic de l'ordre de 15 000 véhicules/jour. L'accès sur l'A1 regroupe également les flux des zones industrielles de Vandeville, des zones commerciales de Faches-Thumesnil et de l'Aéroport de Lille-Lesquin, avec des encombrements de 7h à 9h30 le matin et de 17h à 19h le soir.

Malgré la présence de ces grands axes routiers, plusieurs secteurs sont relativement enclavés. Seul CRT1 bénéficie de deux points d'entrée utilisés par les poids lourds (D655 et D145). Les CRT 2 et 3 ne sont reliés (pour circulation des poids lourds) qu'au seul Boulevard du Petit Quinquin (D655) qui traverse d'est en ouest le CRT et relie les deux autoroutes A1 et A23.

Le CRT4 est totalement enclavé et ne bénéficie pas d'accès direct sur un grand axe de circulation.

Circulations internes

Le Boulevard du Petit Quinquin supporte la quasi-totalité des flux de la zone, auxquels s'ajoutent les nombreux véhicules en transit entre l'A1 et l'A23, rendant les liaisons inter- et intra-sites difficiles voire dangereuses.

Le carrefour qui permet de relier le CRT2 et le CRT3 (entrées sur la D655) se révèle relativement dangereux, par la multiplication des voies, la densité des flux ainsi que la vitesse des véhicules malgré la présence de feux tricolores.

L'accès à Norauto (nord du CRT3) et au CRT4 en venant de l'A23 est également mal conçu. L'interdiction de faire demi-tour oblige les véhicules à aller jusqu'au carrefour du CRT2-3 et ensuite à traverser tout le CRT3.

Par ailleurs, le Boulevard du Petit Quinquin passe de deux à une voie à hauteur de l'accès à Norauto (menant au CRT4) rendant l'insertion des véhicules dans la circulation dangereuse.

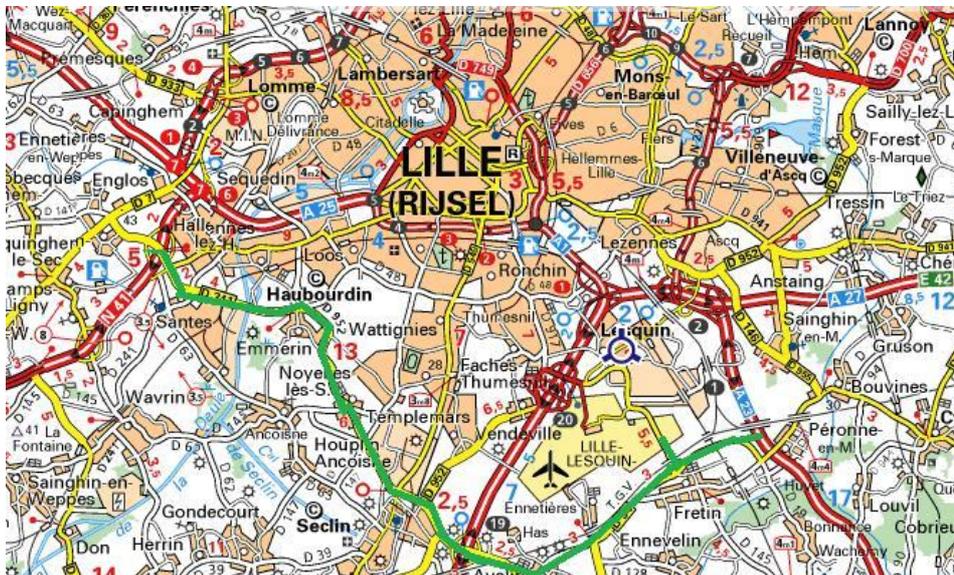
A noter également, ce même boulevard se révèle très glissant, notamment les jours de pluie, du fait de l'important trafic poids lourds qu'il supporte et des dépôts d'hydrocarbures que cela engendre. Malgré la réduction de vitesse mise en place, le tunnel qui passe sous la voie ferrée pour relier le CRT1 aux autres secteurs du CRT est

particulièrement dangereux en raison de l'étroitesse des voies de circulation. Plusieurs accidents graves ont été enregistrés à cet endroit.

Autre remarque, l'ensemble des entreprises indique souhaite un renforcement de la signalétique sur zone et sur les axes structurants pour faciliter l'identification des sites / services / entreprises.

Enjeux

Plusieurs entreprises évoquent la nécessité de réaliser la rocade sud de Lesquin (qui rejoindrait l'A25 à Englos via Santes et Seclin, pour soulager le passage par Lille et le nœud autoroutier très critiques), avec un nouvel embranchement sur l'A23 au sud de la bretelle actuelle, à hauteur de Fretin ou Péronne en Mélantois (cf. tracé en vert sur la carte), qui créerait également une entrée par le CRT4 aujourd'hui enclavé. En effet, beaucoup d'entreprises signalent la difficulté à entrer sur la zone à partir de l'A23 du fait de la saturation de l'autoroute aux heures de pointe, alors que la bretelle d'entrée sur la zone est parfaitement fluide. Une partie de cet axe est déjà construite, notamment près de Santes, et franchissement de la Deûle, mais il traverse ensuite des communes non détournées. A noter cependant que la partie Sud-Ouest du projet de Contournement Sud de Lille a été abandonnée suite à une décision du tribunal administratif concernant le Schéma directeur de Lille. Le contournement Sud-Est de Lille (Lesquin-Sainghin-en-Mélantois) est par contre inscrit par l'Etat au projet de Schéma National des Infrastructures de Transport.



Par ailleurs, certaines entreprises signalent que l'accès sur l'A1 vers Lille-Bruxelles est direct, mais qu'en direction de Paris, il reste compliqué (rond-point, passage par Fâches, traversée de la D952) et qu'il faudrait séparer le trafic poids lourds du trafic véhicules légers, et mettre en place un **accès direct sur l'A1**.

Enfin, elles indiquent qu'il n'y a **pas de possibilité d'aller vers Bruxelles** en sortant par l'est de la zone vers l'A23. Les poids lourds doivent sortir par l'A1, c'est-à-dire par l'ouest de la zone et traverser le nœud autoroutier, alors qu'une **bretelle** permettrait d'éviter ce détour et soulager ce point dur.

6. CENTRE DE DISTRIBUTION URBAINE

Définition

Un CDU est un « ...équipement logistique localisé à proximité relative de la zone qu'il dessert, auquel de nombreux transporteurs confient leur fret et à partir duquel des livraisons mutualisées sont effectuées... » (Source : Bestufs)



Les objectifs d'un tel équipement sont :

- > Rationalisation de l'organisation du dernier kilomètre.
- > Aménagement de la distribution par des moyens de transport électriques (gains de CO2, image de ville propre etc.)
- > Organisation unique avec distribution par rue ou quartier → circulation moindre dans le centre ville.

Etat des lieux

Expérience Lilloise

L'expérience Deret : La société Deret est le distributeur exclusif de Séphora et d'autres grandes marques de la parfumerie, luxe et habillement (Vuitton, Kenzo, Hermès, etc.). Fin 2009, Deret a mis en place un service de distribution au moyen de camions électriques Modec, de 100 km d'autonomie, 2 m de large, 6 palettes, 2 tonnes de CU, haillon arrière avec transpalette et a implanté sa base CDU sur le port de Lille, plateforme très accessible du réseau autoroutier et le plus proche du CV.

Le port de Lille et la ville de Lille sont à présent engagés pour développer le projet à plus grande échelle.

En Europe

Plus d'une trentaine de sites de type "CDU " recensés en Europe.

- > Une dizaine de sites fermés : Bâle, Berne, Bienne, Fribourg, Heidelberg, Leyde, Utrecht, Oerlikon-Zurich, Zurich gare centrale
- > Une douzaine en activité : Nuremberg, Stockholm, Morning Market MABRU (Bruxelles), SpediThun (Thun, Suisse), Kassel et Essen (Allemagne), Elcidis La Rochelle (France), Coopser à Ferrarra (Italie), Monaco, Groningen (Pays Bas), Cyclone Couriers à York (UK), Broadmead Bristol (UK)
- > De nombreux projets en cours ou interrompus : Munich, Malaga, Parme, Aix en Provence, Arras,

Jusqu'à présent, de nombreux projets ont été créés mais peu ont réussi du fait de différents facteurs :

- > Le jeu complexe de la concertation entre acteurs publics et privés
- > Le manque d'expérience des autorités publiques dans l'intégration des acteurs du fret
- > Un accompagnement politique insuffisant
- > Les incertitudes juridiques
- > La surestimation de la rentabilité de ces approches
- > Les doutes sur la viabilité économique des projets
- > Les craintes des collectivités de devoir supporter des déficits d'exploitation
- > Une réglementation peu contraignante et un contrôle trop faible
- > Un niveau d'activité trop faible - incapacité à atteindre un seuil critique
- > De mauvaises qualités de services
- > Des partenaires privés qui ne voient pas de suffisants bénéfices commerciaux
- > La diversité et la confusion des missions du CDU : environnement, social, économique

Enjeux

Selon les demandes issues des entretiens, enquêtes montre que sur Lille, on constate que tous les transporteurs (une quinzaine) desservent en même temps les mêmes endroits dans un créneau étroit en milieu de matinée. Une mutualisation des livraisons vers le centre-ville pourrait donc être envisagée, non pas pour améliorer les taux de remplissage des camions qui sont déjà élevés, mais pour organiser les tournées par rue ou par quartier.

Cependant pour l'instant une seule entreprise a manifesté son intérêt pour un équipement de type CDU et les questions sur la rentabilité d'un tel équipement sont nombreuses du fait de l'introduction d'une rupture de charge supplémentaire qui accroît le court de livraison et allonge les délais.

7. PLATE FORME LOGISTIQUE DELTA 3



Définition

Delta 3 est une plate forme multi-modale logistique située à Dourges qui associe sur un site unique :

- > Un terminal de transport multimodal (rail – route – voie d'eau)
- > Des pôles logistiques avec 330 000 m² d'entrepôts de dernière génération
- > Un centre de services tertiaires et une zone de vie

Etat des lieux

- > Proximité de Lesquin : 18 km porte à porte.
- > Capacité de traitement de wagons particuliers
- > Organisation par les transporteurs routiers (Caisses mobiles via l'opérateur Novatrans)
- > Horaires de départ et d'arrivée en partie en dehors des heures de saturation de l'A1.

Liaisons ferroviaires

- > Trafic 2008
 - 5 318 trains, soit 17 trains par jour dans les deux sens
 - 108 140 manutentions annuelles
- > Les trains sont organisés par des opérateurs ferroviaires. En France, principalement Novatrans sauf vers Le Havre avec Rail Link (2 X par semaine).
- > Lignes ferroviaires :
 - Les trains sont directs Point A -> B.
 - Les trains fonctionnent chaque jour du lundi au vendredi, quelques arrivées le samedi matin pour un départ le lundi
 - Horaires d'arrivée : de 5 h 00 à 8 h 30
 - Horaires de départ : de 17 h 30 à 21 h 00 selon les destinations.
- > Dessertes :
 - France : Lyon, Marseille, Avignon, Toulouse, Perpignan, Bayonne, Bordeaux, Le Havre, Miramas
 - Italie : Vercelly
 - Espagne : Valladolid (momentanément suspendu)
 - Allemagne : (Mannheim suspendu)
 - En projet : Strasbourg, (rien dans l'ouest), Belgique (Anvers), Allemagne (Duisbourg)
 - Autres projets :
 - o A court terme : Autoroute ferroviaire type Modalohr à destination d'Hendaye. L'appel d'offres est lancé.
 - o A plus long terme : Italie

Liaisons fluviales

Elles desservent les principaux ports maritimes (avec développement si trafic) :

- > Dunkerque (2 X par semaine mais suspendue aujourd'hui)
- > Zeebrugge
- > Anvers
- > Rotterdam
- > Amsterdam

Utilisation actuelle :

- > Quelques prestataires logistiques reçoivent des conteneurs via Delta 3 mais les réceptions sont livrées en rendu c'est donc le fournisseur qui en a la maîtrise.
- > L'entreprise D'Haenens utilise beaucoup la plate forme pour les destinations lointaines via une société de transport combiné qu'elle a racheté
- > Quelques transporteurs sont clients de l'opérateur Novatrans.

Enjeux

En termes de potentialités, les données sont les suivantes (sur les 15 entretiens réalisés sur la zone) :

- > 15 à 20 wagons jour dans chaque sens vers différentes destinations françaises (MoryTeam)
- > 3 caisses mobiles vers Tours et Lyon (Auchan)
- > 10 à 15 caisses mobiles par jour vers Lyon, Bordeaux, St Etienne-Andrézieux et Rennes... (Norbert Dentressengle)
- > 1 centaine de caisses mobiles vers Lyon par an (Norauto)
- > 5 conteneurs jour (400 par an) en import (de Zeebrugge et surtout Dunkerque) (DHL Fashion)/ à valider
- > Confidentiel (D'Haenens)

Les transporteurs souhaitent que de nouvelles relations soient créées depuis Dourges vers Bordeaux, Saint Etienne ou Rennes et que le service soit amélioré.

Il existe cependant un certain nombre de freins au développement de l'utilisation de la plate forme Delta 3 :

- > Difficulté pour les opérateurs ferroviaires de traiter des wagons isolés.
- > Les contraintes horaires du secteur de la messagerie ne correspondent pas aux horaires des trains proposés (heure de remise de la marchandise en gare trop précoce et arrivée des marchandises trop tardive)
- > Actuellement les horaires de nombreux trains sont inadaptés car correspondent aux heures de pointes.

8. LES INSTALLATIONS FERREES TERMINALES EMBRANCHEES



Définition

L'ITE (installation terminale embranchée) est un tronçon de voies ferrées se détachant de celles de Réseau Ferré de France (R.F.F) et permettant de faire pénétrer des wagons au cœur d'un établissement industriel ou commercial situé sur le domaine public ou privé.

L'ITE est composée de deux parties :

- > La première partie appartient à RFF et correspond au tronçon de raccordement qui aboutie à la partie privée ;
- > La deuxième partie est le tronçon privatif appartenant au client titulaire de la convention.

Chaque ITE exploitable donne lieu à une redevance payée par l'embranché titulaire de la convention de raccordement qu'il utilise ou non l'ITE.

Il existe 4 catégories d'ITE :

- > ITE sous convention (paiement de la redevance) et actives, c'est à dire donnant lieu à des trafics : aucune sur les zones ;
- > ITE sous convention et inactives, c'est à dire ne donnant pas lieu à des trafics : aucune sur les zones ;
- > ITE résiliées (arrêt du paiement de la redevance) - (données disponibles sur deux ans), qui se décompose en deux :
 - Celles dont l'infrastructure est déposée (voies ferrées retirées)
 - Celles dont l'infrastructure n'est pas déposée (voies ferrées non retirées)
- > ITE résiliées pour cause de pression des collectivités (« perdues à tout jamais, non réactivables ») : donnée disponible.

La réactivation d'une ITE résiliée est très complexe et soumise à un compromis arbitrant :

- > Le potentiel de trafic envisageable ;
- > Les moyens existants (humains et en matériel) ;
- > Les coûts de transport ;
- > La disponibilité des sillons ;
- > Les investissements nécessaires.

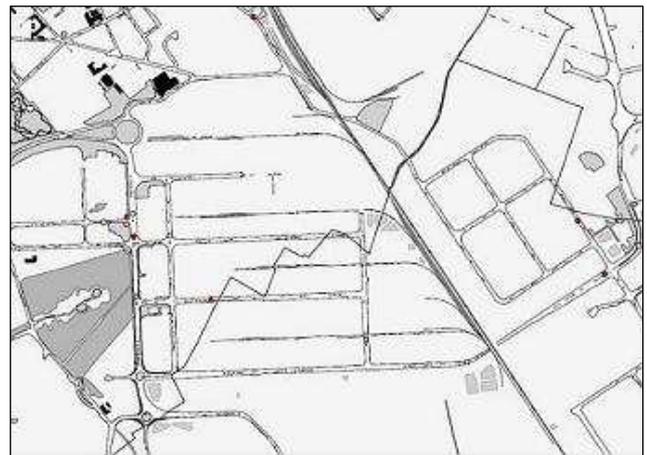
La SNCF et RFF sont partie prenante à cet arbitrage.

La réactivation d'ITE résiliées fait l'objet systématiquement d'une procédure de création nouvelle avec étude technique, réinstallation de la signalisation, etc.

Etat des lieux

La zone du CRT de Lesquin est irriguée par un réseau important de voies en relativement en bon état:

- > Deux gares d'attente dont l'un, électrifié en gare de Lesquin pour deux trains, l'autre, de 4 faisceaux de voies
- > 6 voies vers la CRT 1, desservant la plupart des entreprises au nord du Bd du Petit Quinquin.



Beaucoup de traverses de bois dégradées et très végétalisées : présence d'arbres entre les traverses.

5 voies sont encore reliées à un faisceau de triage et d'attente relié à la gare de Lesquin et à cet endroit à la voie mère. L'une n'est plus reliée au faisceau.



Apparemment la signalisation interne au CRT existe (état de fonctionnement ?).



Présence de muret de protection incendie interdisant l'accès au rail / Des voies macadamisées.

Enjeu

Il existe sur la zone des sociétés qui reçoivent et expédient des marchandises compatibles avec le wagon isolé à destinations lointaines ou des ports maritimes (Dispano, Auchan, DHL Fashion, D'Haenens).

Demandes/attentes issues des entretiens, enquêtes

Les entretiens réalisés auprès de 15 entreprises font apparaître des potentialités faibles actuellement :

- > 15 à 20 wagons jour dans chaque sens vers différentes destinations françaises (MoryTeam)

3. Stratégie d’actions

Les enjeux d’amélioration

Sur la base du constat précédemment discuté, plusieurs perspectives d’amélioration se dessinent :

1. Améliorer l’accessibilité à la zone pour tous les modes et en particulier développer l’offre de transports en commun pour la remettre à niveau par rapport aux besoins constatés et aux demandes des usagers de la zone.
2. Améliorer la circulation intra et inter-zones pour les différents modes (voiture, modes doux)
3. Améliorer la sécurité des déplacements sur la zone
4. Mettre à disposition des salariés des solutions alternatives à la voiture individuelle afin de promouvoir la multi et l’intermodalité et faciliter les déplacements des salariés
5. Développer des solutions alternatives de transport de marchandise en intégrant le CRT aux projets développés à l’échelle de l’aire métropolitaine de Lille.
6. Améliorer le bilan environnemental des déplacements de personnes et de marchandise de la zone

C’est sur cette base et dans ces perspectives que la stratégie d’actions de la zone a été construite.

Les axes de travail

Eu égard aux enjeux précédemment décrits, 3 axes de travail sont proposés :

AXE I : L’amélioration de l’accessibilité de la zone, de la circulation intra et interzone et de la sécurité des déplacements constituent le 1^{er} axe du plan d’action. Ce sont les enjeux les plus importants pour les entreprises et les salariés. Cet axe de travail comprend 3 volets.

- i. La desserte en transport en commun est la première demande, et la préoccupation principale des acteurs. La mise en place d’une desserte en transport en commun suffisamment attractive et efficace doit être le chantier prioritaire. Cela constituera une amélioration significative de l’accessibilité à la zone pour les salariés qui aujourd’hui n’ont pas d’alternative aux déplacements en voiture.

- ii. Compte tenu de la situation géographique de la zone (en périphérie) et de ses caractéristiques (fort étalement), il apparaît cependant évident que les transports en commun seuls ne pourront pas desservir les différentes parties de la zone à une échelle fine. La desserte à fort cadencement doit être réalisée en entrée de zone, voire sur les axes principaux. Il est donc impératif d'envisager l'utilisation de modes complémentaires (marche à pied et vélo) pour effectuer la liaison entreprise-arrêt de bus/pôle multimodal afin de favoriser l'usage des transports en commun par les salariés et d'étendre leur zone de chalandise.

Dans ce sens, il est nécessaire d'engager des actions visant à développer et sécuriser les aménagements piétons et cyclables sur la zone et vers les principaux pôles multimodaux.

Dans un second temps, la promotion des modes doux notamment en utilisation complémentaire des transports en commun pourra être réalisée. Actuellement, les entreprises se refusent à mettre en place de telles actions pour des motifs liés à la sécurité.

- iii. Enfin, il apparaît également nécessaire de réaliser des améliorations concernant les accès routiers, pour réduire le congestionnement et améliorer la sécurité des déplacements et permettre la cohabitation entre les différents modes. Cela concerne d'une part les accès par de grands axes à la zone (il s'agit de projets aujourd'hui étudiés à l'échelle territoriale) et les liaisons entre les zones et d'autre part l'amélioration de la signalétique et l'organisation des différents trafics sur la zone elle-même.

AXE II : Le second axe de travail du plan d'action doit être le développement de services de mobilité. En effet, si le développement d'une desserte en transports en commun est bien la priorité, il est nécessaire d'offrir aux usagers de la zone une panoplie de services permettant un choix modal. En effet, les transports en communs ne peuvent constituer la seule alternative à la voiture individuelle compte tenu des contraintes des salariés (imprévu, urgence, déplacements professionnels...) et de l'organisation des déplacements (horaires décalés et désynchronisés...). Le développement de services de mobilité doit venir compléter l'offre principale que constitue la desserte TC et doit également être pensé comme un moyen de la favoriser (ex. garantie retour). Dans un premier temps, le covoiturage et l'autopartage sont deux services identifiés comme pertinents sur la zone. Pour des raisons d'efficacité et d'efficience, ces actions gagneraient à être envisagées à une échelle plus large que celle de la zone elle-même. De plus, elles nécessitent une coordination et une animation importante afin de permettre une appropriation par les salariés et favoriser l'usage

- i. Concernant le covoiturage, il est en effet nécessaire d'envisager la démarche à une échelle qui dépasse celle de la zone afin d'atteindre une masse critique suffisante. Indiquons que le projet de développer un système de covoiturage pour la zone va dans le même sens que la démarche initiée par LMCU avec l'étude sur le « schéma directeur de covoiturage ».
- ii. De la même façon, le projet d'autopartage est cohérent avec les réflexions actuellement conduite par LMCU ou le Conseil Régional. Il convient donc de ne pas

multiplier les initiatives isolées et de s’intégrer dans les projets menés à plus grande échelle par les collectivités.

- iii. La mise en place de services de mobilité sur la zone pose la nécessaire question de l’animation et de la coordination de la démarche. Pour cela il peut être envisagé de créer une ALM, structure en mesure de répondre à ces enjeux. Elle aussi doit être envisagée à une échelle plus large que celle de la zone.

AXE III : L’amélioration et l’optimisation du transport de marchandise est le troisième et dernier axe de travail du plan d’action. Pour le fret, acheminé exclusivement par voie routière aujourd’hui, l’équation est complexe dans la mesure où les entreprises ne connaissent actuellement pas de difficultés particulières sur ce point. L’enjeu pour le CRT dans ce domaine est certainement d’intégrer les projets en développement à l’échelle du territoire (et en parallèle de travailler à l’appropriation des solutions par les acteurs eux-mêmes)

Deux axes de travail se dégagent aujourd’hui : l’intégration dans le projet de CMDU pour les livraisons de marchandise en ville et le développement d’une logistique multimodale pour le transport de marchandises ; en cohérence avec les objectifs du plan climat qui prévoient le développement d’un plan fret durable avec le développement d’autoroutes ferroviaires, l’accès de l’offre durable de fret aux chargeurs ou encore le développement de livraisons urbaines durables.

- i. Le projet de Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU) développé actuellement par le port et la ville de Lille est un équipement qui pourra permettre une évolution des pratiques de la livraison de marchandises en ville. Il existe cependant encore de nombreux freins à lever.
- ii. Le développement d’une logistique multimodale en s’appuyant sur les équipements existants (notamment Delta 3) dont la qualité et la compétitivité seront sans doute amenés à évoluer rapidement compte tenu du contexte : mise en place de nouvelles dessertes, nouveaux opérateurs ferroviaires entrants sur le marché etc...

Il est donc nécessaire d’un point de vue stratégique que le CRT s’organise pour anticiper les évolutions à venir en participant et en s’intégrant le cas échéant dans les projets en cours.

Fiches méthode

Pour alimenter la réflexion, et mieux contraindre les projets à construire, plusieurs fiches méthode sont présentées ci-après. Ces fiches fournissent sur chacun des thèmes traités un éclairage sur les objectifs et les modalités possibles de mise en œuvre de l'action.

N°	Intitulé fiche
1	AUTOPARTAGE
2	COVOITURAGE
3	AGENCE LOCALE DE MOBILITE

1. AUTOPARTAGE

Objectif

Développer un système de véhicules en libre service sur la zone utilisables par les entreprises pour remplacer ou compléter leur flotte de service et par les salariés pour leurs déplacements personnels.



Les intérêts de ce type de dispositif sont multiples.

- > Pour les entreprises :
 - Réduire les coûts du parc de véhicules internes
 - Optimiser l'utilisation des véhicules (pic de demandes internes)
 - Accéder pour des petites structures à un parc de véhicules de service
 - Bénéficier d'un système moins contraignant que des locations courtes (démarches administratives, rendu des clés, durée ...)

- > Pour les salariés :
 - Supprimer une deuxième voiture
 - Limiter les déplacements professionnels en véhicule personnel
 - Disposer d'une solution de secours en cas d'imprévu lors du changement de mode vers les TC ou le covoiturage

Descriptif

Un service de location courte durée géré par un prestataire extérieur, automatique ou non, pouvant être mutualisé à plusieurs entreprises, avec des véhicules stationnés en proximité immédiate des entreprises, ouvert 24/24 aux entreprises comme aux salariés, permettant d'externaliser complètement ou partie du parc de véhicule à un coût réduit.

Plusieurs type de développement sont envisageables : l'ouverture sur la zone de stations du système grand public local (ici Lilas Autopartage), ou bien l'implantation d'un opérateur privé proposant différents type d'offre pour les entreprises et les salariés ; ou encore le développement d'une solution innovante en impliquant les entreprises du territoire (par exemple les loueurs implantés sur l'aéroport). Il convient dans tous les cas d'articuler la démarche entreprise sur le CRT avec les autres initiatives en construction sur la région.

Exemples d'offres :

Lilas autopartage

- > Système de location de voiture en libre-service 24H/24 et 7J/7 implanté à Lille.
- > La réservation se fait via Internet ou par téléphone. La mise à disposition et restitution sur des parkings.

- > Il existe 14 stations réparties au cœur de Lille et près des grands nœuds de transports en commun. La flotte à disposition est de 30 véhicules (Twingo, Clio et Kangoo).
- > Coût du service (professionnel) :
 - Inscription : dégressif carte de 50 € à 20 €/ 4 utilisateurs
 - Abonnement : dégressif de 12 € à 5 € par carte
 - Utilisation en journée : 7€ (première heure) + 3,5€/h à partir de la 2^{ème} + 0,33 €/km

Carbox

- > Offre ECOFLEET (Professionnel) :
 - Voitures en libre service pour une utilisation « pro » (24h/24- 7j/7)
 - Externalisation à 100% du pool de véhicule de service
 - Utilisation à l’heure sur réservation
- > Offre TWIN
 - Possibilité d’utilisation des véhicules les soirs et week end par les collaborateurs → Restitution d’une partie du chiffre d’affaire généré ainsi à l’entreprise cliente (optimisation d’utilisation du véhicule et réduction du coût de détention).
- > Coût du service
 - Pas de droit d’inscription ni d’abonnement
 - Coût kilométrique en fonction de la tranche horaire et du type de véhicule utilisé :

Tranche horaire	Citadine (type Fiat 500)	Compacte (type Mini)
Déjeuner (12H à 14H)	2,00 €	
Soirée (18H00 à 9H30)	6,00 €	
RTT (18H00 à 9H30)	25,00 €	
Week-end (17H00 le vendredi à 9H30 le lundi matin)	35,00 €	
Forfait kilomètres		
10 Km	5 €	8€
100 Km	25 €	35 €
250 Km	50 €	65 €
500 Km	90€	100 €

Cambio Carsharing

Système existant en Belgique et en Allemagne destiné aux particuliers et aux entreprises organisé autour de stations d’autopartage réparties sur le territoire national.

L'offre entreprise permet à l'organisation de souscrire un abonnement permettant de disposer de carte nominatives ou non (pool-carte) destinées à leurs salariés pour les déplacements professionnels.

- > Coût du service (ex. Belgique):
 - Participation financière (remboursée en fin de contrat) : 1000 €
 - Frais d'activation : 35 € puis dégressifs pour les autres utilisateurs
 - Abonnement mensuel : 8€ puis dégressif pour les autres utilisateurs

Selon la durée :

	Catégorie 1 (ex : Fiesta)	Catégorie 2 (ex : Combo)	Catégorie 3 (ex : Astra)	Catégorie 4 (ex : Zafira)
Par heure (7h-23h)	1,75€	2,10€	2,45€	3,55€
24 h	21 €	25 €	29 €	35 €
7 jours	125 €	145 €	170 €	210 €

Par kilomètre parcouru :

	Catégorie 1 (ex : Fiesta)	Catégorie 2 (ex : Combo)	Catégorie 3 (ex : Astra)	Catégorie 4 (ex : Zafira)
0-100 km (carburant compris)	0,24 €	0,25 €	0,31 €	0,36 €
A partir de 101 km (carburant compris)	0,20 €	0,21 €	0,21 €	0,25 €

Zenius (Loc Eco)

Système de location de véhicules courte durée sur abonnement développé dans la région de Nantes à destination des particuliers et des professionnels.

L'offre proposée est à mi-chemin entre l'autopartage et la location de véhicule classique : l'utilisateur choisit un abonnement (location minimum 30 jours par an à 300 jour par an) qui donne droit à la location à la journée de plusieurs gamme de véhicules. Les tarifs sont dégressifs en fonction du type d'abonnement.

Coût du service :

Tarif professionnels, pour 200 jours d'utilisation/an minimum :

Economique	
Economique essence	21 €/jour
Economique Diesel	23 €/jour
Compacte	24 €/jour
Familiale	32 €/jour

Monospace	
Monospace 5 places	32 €/jour
Monospace 7 places	54 €/jour
Minibus 9 places	54 €/jour

Break 4x4	
Compacte break	29 €/jour
Familiale break	43 €/jour
Routière break	44 €/jour
4x4	76 €/jour

Prestige	
Coupé sport	72 €/jour
Routière	43 €/jour
Routière prestige	65€/jour
Cabriolet Compact	43 €/jour

Moto	
Trail	45 €/jour
Trail GT	59 €/jour
Moto routière	59 €/jour
Moto routière GT	83 €/jour

Utilitaire	
Véhicule de société	19 €/jour
Benne	38 €/jour
22 m3	50 €/jour
13-14 m3	35 €/jour
11-12 m3	31 €/jour
7-10 m3	28 €/jour
4-6 m3	25 €/jour
3 m3	19 €/jour

2. COVOITURAGE



Objectif

Développer la pratique du covoiturage sur les zones en complément des autres modes grâce à la mise en place d'un système de mise en relation performant et d'un accompagnement de la démarche (communication, sensibilisation) dans la durée.

Descriptif / Définition

Le covoiturage est l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun.

- > Il existe actuellement principalement des solutions de covoiturage organisé, c'est-à-dire les structures de mise en relation des covoitureurs (service de covoiturage).
- > Le covoiturage dynamique - qui utilise les technologies de l'Internet mobile et du GPS - est à l'étude en France par les différents opérateurs et n'existe pas encore dans sa version complète.
- > Au-delà, certains territoires ont mis en place des solutions « mixte » telle que le covoiturage instantané ou auto-stop organisé en Savoie à partir d'aires de covoiturage sécurisées.

Le covoiturage organisé

Il existe en 2010 à minima plus de 200 services de covoiturage organisé en France. (source : ADEME, 2010)

Parmi les principaux sites, on distingue schématiquement :

- > Les services nationaux « grand public », qui drainent plus spécifiquement les trajets occasionnels et longs. Les principaux sites sont :
 - Opérateur - Comuto : <http://www.covoiturage.fr/>
 - Opérateur - Green Cove : <http://www.123envoiture.com>
- > Les services « entreprise », spécialisés dans le domicile-travail (intra- ou inter-entreprises, zone d'activité, administrations...) qui concernent des trajets plus courts ; quelques exemples :
 - <http://www.issyvaldeseine-covoiturage.fr/> (La Roue Verte)
 - <http://covoiturage.parc-haute-borne.fr> (opérateur Green Cove)
 - <https://maif.covoiturage.fr/> (Opérateur Comuto)
- > Des sites au positionnement intermédiaire, et notamment les services « tout public locaux » généralistes qui peuvent cibler le domicile-travail, les trajets

quotidiens, les trajets occasionnels, l'intermodalité sur un territoire, les événements...

- <http://www.covoiturage.agglo-sqy.fr/> (opérateur Green Cove)
- <http://www.covoiturage-grandlyon.com/> (opérateur La Roue Verte)

Les services « entreprises » mais surtout les services « tout publics locaux » sont dans les faits assez fréquemment réalisés par un opérateur de covoiturage qui dispose d'un site national grand public. Dans ce cadre, les bases de données des différents sites entreprises, locaux et nationaux peuvent être mises en relation si l'utilisateur et le maître d'ouvrage le souhaitent ou rester strictement séparée.

Retour d'expérience

Les résultats présentés sont issus d'une étude menée par l'ADEME en 2010 sur les performances des services de covoiturage organisés, basées sur une enquête auprès de 40 services et une étude de 15 cas.

Les taux d'inscrits² aux services de covoiturage sont extrêmement variables et très différents selon la nature des sites. En moyenne, les services « entreprise » touchent mieux leur cible que les services « tout public locaux » : 8 % vs. 0,5 % d'inscrits en moyenne (dans le premier cas, la population de référence est le nombre de salariés et dans l'autre le nombre d'habitants). Le différentiel constaté entre ces deux types de services s'explique notamment parce que pour le « tout public local » la population de référence n'est pas ciblée (comprend toute la population) et aussi parce qu'il est plus difficile d'informer au niveau d'un territoire qu'au niveau d'une entreprise.

Les écarts par rapport à ces valeurs moyennes sont de 2% à 33% pour les services « entreprise » et de 0,2% à 1,4% pour les services « tout public locaux ». Ces écarts apparaissent être influencés principalement par :

- > La taille de la population : plus la taille de la population est petite plus il est facile d'informer la cible (jusqu'à une certaine taille critique) ;
- > Le niveau de communication : le fait de combiner communication au lancement, communication dans la durée et animation du service, permet d'augmenter les taux d'inscrits (jusqu'à les multiplier par 4).

Notons par ailleurs, que quelque soit l'environnement des services, le premier critère de motivation à l'inscription est financier.

Le passage à l'acte (usage effectif) ne concerne qu'une faible partie des inscrits. Le taux moyen d'utilisateurs est de 10% pour les services « entreprise » et de 4% pour les services « tout public locaux ». Très concrètement, pour 100 inscrits en entreprise, il n'y

² Le taux d'inscrits correspond au nombre d'inscrits sur un service de covoiturage ramené à la population générale ciblée (les salariés d'une entreprise ou la population d'un territoire).

aurait que 8 usagers. La part des covoitureurs est évidemment beaucoup plus faible quand on rapporte ces chiffres à la population des salariés de l’entreprise (ratio de 1 à 100).

	Moyenne taux inscrits	Moyenne taux usagers
Tous les services	3,5%	7%
Services ETS	8%	10%
Services TP	0,5%	4%

Bien entendu, il existe de très grandes variations des taux d’usagers³ dans la pratique :

- > De 3% à 21% pour les services « entreprise »
- > De 3% à 10% pour les services « tout public locaux »

On peut expliquer ces écarts par des variables propres au territoire ou au site considéré (horaires décalés, peu de TC). La communication a également un effet sur les taux d’usagers. La communication favorise l’inscription : or plus il y a d’inscrits, plus il y a d’appariements possibles et donc potentiellement plus d’usagers.

En outre, la qualité de l’offre d’appariements apparaît conditionner très fortement le taux d’usagers. En effet, 80% des inscrits n’ont pas covoituré parce qu’ils n’ont pas trouvé d’appariements pertinents. Avec de meilleurs appariements les taux d’usagers pourraient donc potentiellement augmenter considérablement. Or le nombre d’appariements s’accroît avec le nombre d’inscrits.

Concernant les usages, il apparaît que sur les sites « tout public locaux », plus on est jeune, plus on est enclin à covoiturer. Ce constat est moins vrai pour les services « entreprise » où la tranche d’âge privilégiée est celle des 35-45 ans.

Les usagers covoiturent principalement sur des trajets domicile travail (sur des trajets de moins de 60 km) ; que ce soit ceux issus des services « entreprise » (81% de trajets domicile-travail) ou, plus étonnant, ceux issus des services « tout public locaux » (67%). Dans l’ensemble, les usagers covoiturent pour moitié régulièrement (plusieurs fois par semaine) et pour moitié occasionnellement. Ils sont majoritairement 2 par voiture.

	Distance moyenne	Fréquence moyenne	Nb de personnes par véhicule
Services ETS	47 km	2,5 fois par semaine	2,5
Services TP	92 km	1,5 fois par semaine	2,6

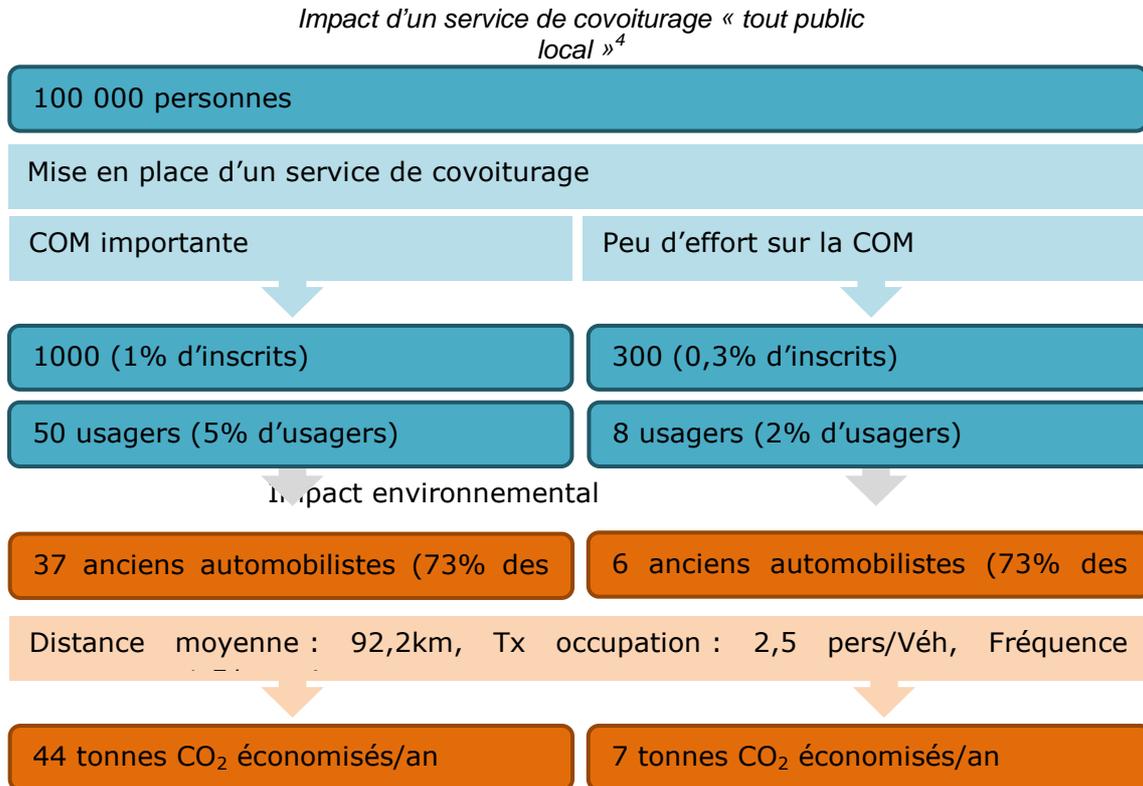
Les trois quarts des usages correspondent à un report modal de la voiture individuelle ; l’autre quart correspond à un report depuis les TC. En termes d’impact :

- > 1 tonne de CO₂ évitée (1,1 tonnes d’équivalent CO₂) par covoitureur en moyenne par an pour les services « entreprises » ;

³ Le taux d’usagers correspond aux inscrits qui déclarent avoir réalisé au moins un trajet de covoiturage suite à leur inscription à un service de covoiturage spécifique

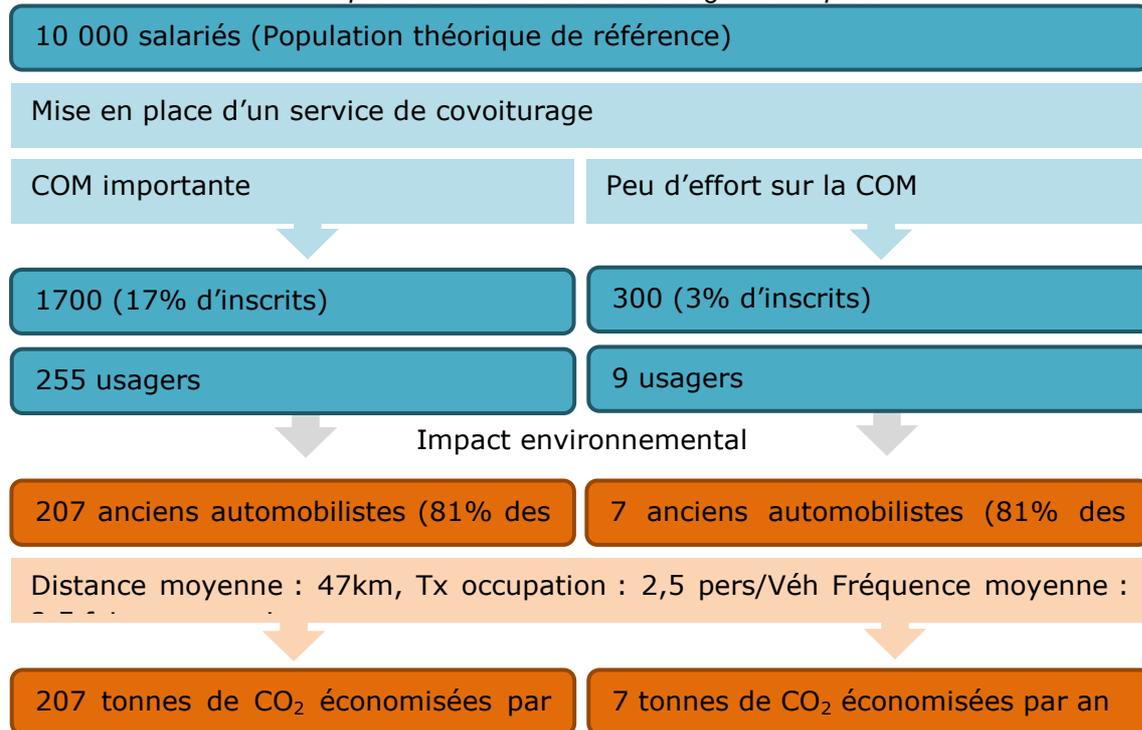
- > 1,2 tonnes de CO₂ évitée (1,3 tonnes d’équivalent CO₂) par covoitureur en moyenne par an pour les services « tout public locaux ».

Sur la base des résultats de l’étude, des grilles d’impact ont été construites. Elles fournissent des ordres de grandeurs sur les résultats que l’on peut attendre suite à la mise en place d’un service de covoiturage.



⁴ Cette grille de synthèse reprend des données statistiques concernant l’effet de la communication sur le taux d’inscrits et des données issues de l’observation qualitative des résultats des services pour la construction des deux scénarios d’impact (minimum et maximum). Au-delà de la communication, les autres facteurs (la taille de la population cible, l’ancienneté du service, la présence d’incitation, d’aires de covoiturage et la qualité de l’outil de mise en relation) sont explicatifs du continuum de situations entre les deux scénarios.

Impact d’un service de covoiturage « entreprise »⁵



Au-delà, on constate que les services de covoiturage continuent à se développer aujourd’hui, quelquefois d’ailleurs en concurrence les uns avec les autres. Dans ce contexte, l’enjeu apparaît être de rationaliser les approches et de travailler de façon concertée au niveau d’un territoire (ou bassin d’emplois). L’existence de problèmes d’appariements plaide également en faveur d’une mutualisation accrue des bases de données des services.

Dans un autre registre, il conviendrait certainement de mieux cerner les relations entre les aires de covoiturage et les sites Internet de mise en relation. En particulier comprendre l’effet propre de ces deux modalités de promotion du covoiturage et comment elles s’articulent ensemble (interdépendantes / indépendantes).

Exemples d’offre

De nombreux opérateurs existent aujourd’hui sur le marché français qui proposent aux entreprises, administrations et collectivités des solutions de covoiturage qui comprennent en premier lieu la création d’un site de mise en relation mais également un accompagnement de la démarche avec des actions de communication et des événementiels.

⁵ Cette grille de synthèse reprend des données statistiques concernant l’effet de la communication sur le taux d’inscrits et des données issues de l’observation qualitative des résultats des services pour la construction des deux scénarios d’impact (minimum et maximum). Au-delà de la communication, les autres facteurs (la taille de la population cible, l’ancienneté du service, la présence d’incitation, d’aires de covoiturage, la qualité de l’outil de mise en relation et le contexte spécifique de l’entreprise) sont explicatifs du continuum de situations entre les deux scénarios.

Quelques exemples d'opérateur :

- > Green Cove Ingenierie
- > Comuto
- > La Roue Verte
- > Ecolutis
- > Roulez malin
- > Etc...

Réalisation et exploitation du service

Les opérateurs proposent aux entreprises et collectivité :

- Le développement d'une plate forme de mise en relation aux couleurs de la structure
- L'hébergement
- La surveillance des informations
- La sauvegarde des données
- Le référencement

Accompagnement de la démarche et communication

Les opérateurs proposent également de prendre en charge :

- La conception des supports de communication
- La fabrication et la distribution des supports
- L'animation sur le terrain (ateliers, stands d'information)

3. AGENCE LOCALE DE MOBILITE⁶



Objectif

L'agence locale de mobilité (ALM) est un lieu physique (service de proximité) animé par une équipe de conseillers en mobilité (conseil sur mesure et accompagnement des publics) qui propose des services (pôle multiservice et multimodal) et joue un rôle d'interface au niveau local (coordination et mise en réseau des acteurs). C'est un outil pour ancrer au cœur d'un territoire une politique de management de la mobilité

Descriptif

Les missions d'une ALM sur un territoire peuvent recouvrir différents type d'action en fonction des besoins et du cahier des charges du service :

- > Coordonner les politiques de mobilité menées sur le territoire par les différents acteurs
- > Centraliser l'information relative aux différentes solutions de transport existantes sur le territoire (ex. centrale de mobilité)
- > Promouvoir les Plans de Déplacements et accompagner les entreprises pour la mise en œuvre de leur projet.
- > Encourager et faciliter l'usage des modes alternatifs existants par le grand public (sensibilisation, accompagnement, information)
- > Développer l'offre par de nouveaux services complémentaires (centrale de covoiturage, location de vélos...),

Les services proposés par une ALM sont donc très variés, quelques exemples issus de divers services existants :

Services tout public :

- > Information multimodale : itinéraire, trafic, horaires, tarifs, tous modes de transport, droits et obligation des cyclistes, lieux de vente et de réparation des vélos
- > Billettique, vente de titre
- > Conseil en mobilité
- > Documentation en libre service : TC, pistes cyclables, vélib', autopartage, borne Internet, magazines...
- > Espace d'information et de sensibilisation au développement durable : mise à disposition de documentation, affiches de sensibilisation, ordinateur en libre services avec des jeux, tests, café-débat (invitation d'intervenants)
- > Conseil en mobilité : diagnostic transport personnalisé, information et sensibilisation personnalisé, solutions modales
- > Formation vélo
- > Balade vélo, découverte du quartier

⁶ Source : « Les agences locales de mobilité, Outil d'ancrage territorial du management de la mobilité », ARENE Ile de France et Préfiguration d'une initiative de conseil en mobilité, CUC, 2010.

- > Opérateur de mobilité : location de VAE (vélos à assistance électrique), vélos, deux roues et voitures
- > Marquage antivol de vélo
- > Gardiennage de vélo
- > Atelier petit entretien et contrôle technique de vélo
- > Covoiturage : mise en relation et formations
- > Autopartage : vente des contrats des opérateurs locaux
- > Organisation d'évènements : semaine de la mobilité, semaine du développement durable, fête du vélo...
- > Création de supports de communication spécifiques par publics

Services aux entreprises et aux salariés :

- > Conseil en mobilité
- > Accompagnement de PDE (diagnostic, version informatique de l'outil, évaluation après 1 an et 2 ans)
- > Sensibilisation des salariés sur le lieu de travail via un stand ou l'organisation de débat et de présentations

Services aux collectivités :

- > Observatoire de la mobilité : enquête ménage-déplacement pour le PDU
- > Coordination des acteurs de la mobilité

Services pour les publics en insertion ou en recherche d'emploi

- > Conseil en mobilité adapté : information, conseils et guidage vers les dispositifs d'aides à la mobilité et les réductions tarifaires (collaboration avec les partenaires sociaux)
- > Formations : accompagnement à la lecture de carte, établissement de trajet, atelier mobilité
- > TAD pour les publics RSA
- > Auto-école sociale, session RSA, mission locale ou espoir Banlieue

Services pour les scolaires :

- > Information et aide à la mobilité lors de la recherche de stage pour les élèves de 3^{ème} du collège
- > Mise en place de pédibus

Exemple d'ALM recensées en France en 2010

Nom	Opérateur	Territoire	Cible
Bougez Futez ! L'espace Ecotransport de Paris	Voiture&co	Paris, en priorité le 13 ^{ème} arrondissement	Tout publics, salariés entreprises, étudiants
Pole mobilité de Flers	Association l'Etape	Flers et zone rurale	Tout public, salariés entreprise, public en insertion
ALM de Chambéry	Agence Ecomobilité	Chambéry Métropole (24 communes)	Particuliers, employeurs, collectivités, public en insertion et recherche d'emploi
AID'AUTO 42	Association AID'AUTO 42	Département de la Loire	Personnes en insertion professionnelle
ALM de Labège SICOVAL	Syndicat Mixte des Transports en Commun	ZAC Innopole à Labège	Entreprises, étudiants, salariés, demandeurs d'emplois
ALM de La Ciotat « Bougez vers l'Emploi »	Voiture&co	19 communes à l'est de Marseille	Publics en insertion sociale et professionnelle
Maison de la mobilité de Nanterre	Voiture&co	Quartier du petit Nanterre, Nanterre	Tout public, salariés, entreprises, étudiants, publics en insertion

4. Plan d'actions

Programme envisagé

A ce stade, 4 axes de travail et 9 pistes d'actions prioritaires ont été identifiées :

Axe	N°	Intitulé fiche
AXE I. AMELIORER L'ACCESSIBILITE DES ZONES et LA CIRCULATION INTER ET INTRA-ZONE	1	AMELIORER LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN
	2	CREER ET SECURISER DES AMENAGEMENTS VELO
	3	CREER ET SECURISER DES AMENAGEMENTS PIETONNIERS
	4	AMELIORER ET SECURISER LES ACCES ROUTIERS
AXE II. DEVELOPPER DES SERVICES DE MOBILITE ALTERNATIFS A LA VOITURE INDIVIDUELLE	5	METTRE EN PLACE UN DISPOSITIF DE COVOITURAGE
	6	DEVELOPPER UN SYSTEME D'AUTOPARTAGE
	7	METTRE EN PLACE UNE ALM
AXE III. DEVELOPPER DES SOLUTIONS ALTERNATIVES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	8	FAVORISER L'INTEGRATION DES ENTREPRISES DU CRT DANS LE PROJET DE CMDU
	9	DEFINIR LE POSITIONNEMENT DU CRT DANS LE CADRE DU DEVELOPPEMENT D'UNE LOGISTIQUE MULTI-MODALE

Ces actions peuvent être réalisées au niveau local mais il apparaît pertinent de rechercher des réponses à une échelle plus large. En effet, l'ensemble des acteurs de la région sont engagés dans de nombreux projets parfois très structurants autour de la mobilité des personnes et des marchandises. Il apparaît donc intéressant du point de vue de l'efficacité et pour favoriser la réussite des actions de s'intégrer dans les projets menés à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille voire de la Région Nord Pas de Calais.

L'ensemble de ces actions est repris sous la forme de fiches dans la suite du document.

Calendrier de déploiement

	2011				2012				2013				2014				2015			
TC																				
ACCES ROUTIERS																				
AMENAGE ^T VELOS																				
AMENAG ^T PIETONS																				
COVOITURAGE																				
AUTOPARTAGE																				
ALM																				
CMDU																				
LOGISTIQUE MULTIMODALE																				

Fiches actions

1. AMELIORER LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN



Objectif :

- Passer de 6% de part modale des TC à 16% en 5 ans.
- Accroître la part des TC dans les déplacements professionnels et réduire le trafic en journée.

Pilote de l’action : Lydie Garnier (à valider)

Mesures à envisager⁷

- Z** Sensibilisation et optimisation de l’offre existante par exemple avec la mise en place de services facilitant l’usage (ex. bornes interactives)
- T** Réflexion sur le développement d’un réseau principal (fréquence élevée et temps de parcours court) reliant les principaux points d’intermodalité (interconnexion avec métro-TER) et permettant le rabattement vers les réseaux secondaires.
- T** Renforcement des réseaux secondaires (desserte fine) : boucle université-grand stade / Haute Borne & boucle CRT / Lesquin
- Z** Mieux hiérarchiser l’offre TC sur le PAM pour la rendre plus attractive (prolongation de la navette CRT)
- Z** Etablir une meilleure localisation des arrêts + rabattement piétons et vélo sur le CRT3 et le CRT4 et sur la Haute-Borne
- T** Adapter l’offre de service au schéma fonctionnel des 3 entités (tertiaires, CRT et aéroport) : fréquence des bus aux heures de pointe, notamment le soir, sur le CRT et la Haute-Borne, et étendre les plages horaires le matin et le soir

Programme de travail

Echéance	Action à réaliser	Acteurs à mobiliser
Mars 2011	Réunion des parties prenantes pour discuter des propositions et du calendrier de travail	CCI GL ; Gestionnaires de zone, LMCU, Transpole
Mars-Juin 2011	Réalisation d’une cartographie des itinéraires et dispositifs proposés	Services techniques ou bureaux d’étude
Septembre 2011	Formalisation des demandes dans le cadre d’une démarche micro PDU	CCI GL ; Gestionnaires de zone, LMCU, Transpole
2012	Présentation du plan de mesures définitif	

Calendrier de réalisation : 2012-2013

⁷ T = actions à mettre en œuvre à l’échelle du territoire
 Z = actions à mettre en œuvre à l’échelle de la zone

2. CREER UN RESEAU D’AMENAGEMENTS VELO



- Objectif :**
- Passer de 1% de part modale à 3% (=300 vélos) en 3 ans et 5% en 5 ans (quid de la sensibilisation au VAE pour élargir la cible ?)
 - Faciliter le rabattement vers les gares/stations pour accroître la part modale des TC
 - Réduire l’usage de la voiture sur les déplacements du midi et les déplacements professionnels

Pilote de l’action : A définir

Mesures à envisager*

- Z** Créer et renforcer les aménagements cyclables depuis les lieux d’intermodalités (gares, arrêt TC structurants)
- T** Consolider et étendre un maillage cyclable depuis et vers les sites (notamment Villeneuve d’Ascq, grand stade, hôtels en entrée d’aéroport, Faches Thumesnil, Mélantois...)
- Z** Sécuriser et développer les liaisons cyclables internes au CRT, Cité scientifique et aéroport, accès PAM - franchissement voix ferrées - et vers les centres de vie/restauration
- Z** Créer un maillage de parkings à vélo sur les principaux nœuds d’intermodalités et à proximité des centres de vie/lieux de restauration (Promouvoir et étendre le concept de vélo-pôle existant à la station 4 Cantons et à la gare de Lesquin)
- Z** Encourager les entreprises à mettre en place des mesures d’accompagnement (vestiaires/casiers, parkings à vélo) pour inciter leurs salariés

Programme de travail

Echéance	Action à réaliser	Acteurs à mobiliser
Mars 2011	Organisation d’une réunion avec les parties prenantes	CG Nord ; LMCU ; Ville de Lesquin, Gestionnaire de zone, entreprises
Mars-Juin 2011	Réalisation d’une cartographie des itinéraires et dispositifs proposés	Services techniques ou bureaux d’étude
Septembre 2011	Formalisation des demandes dans le cadre d’une démarche micro PDU	CCI GL ; Gestionnaires de zone, LMCU, Transpole
Mars 2012	Présentation du plan de mesures définitif	
2012-2013	Expérimentation de services vélos	
2014	Evaluation de l’expérimentation et déploiement	

Calendrier de réalisation : 2012-2015

* T = actions à mettre en œuvre à l’échelle du territoire
 Z = actions à mettre en œuvre à l’échelle de la zone

3. CREER ET SECURISER DES AMENAGEMENTS PIETONNIERS

Objectif :

- Transfert d’une partie des déplacements du midi dans la zone vers la marche
- Amélioration de l’offre globale de TC (fin de trajet adapté)



Pilote de l’action : A définir

Mesures à envisager*

- Z** Créer et renforcer le réseau piétonnier notamment sur la zone de fret de l’aéroport et vers les centres de vie/restauration
- Z** Sécuriser les traversées (marquage au sol / feu tricolore), notamment au niveau du passage ferroviaire et réaménager les espaces végétalisés pour faciliter les traversées (notamment CRT4)
- Z** Production d’un schéma d’intervention sur les liens manquant (cf. discontinuités de cheminement sur l’ensemble des sites)
- Z** Amélioration de la qualité des itinéraires piétons ; mise en place d’une charte / convention d’entretien (qui fait quoi)

Programme de travail

Echéance	Action à réaliser	Acteurs à mobiliser
Mars 2011	Organisation d’une réunion avec les parties prenantes	CG Nord ; LMCU ; Communes Lesquin, Fretin, Sainghin, Gestionnaire de zone, entreprises
Septembre 2011	Formalisation des demandes dans le cadre d’une démarche micro PDU	
Mars 2012	Présentation du plan de mesures définitif	

Calendrier de réalisation : 2012-2015

* T = actions à mettre en œuvre à l’échelle du territoire
 Z = actions à mettre en œuvre à l’échelle de la zone

4. AMELIORER ET SECURISER LES ACCES ROUTIERS



Objectif :

- Améliorer la sécurité des déplacements sur la zone et réduire le nombre d’accidents
- Améliorer la signalétique sur et hors des zones sur routes et autoroutes (accès : zones, parking, ...) pour faciliter l’accès à la zone
- Repenser les circulations à l’intérieur du site pour améliorer les flux et la sécurité routière
- Améliorer l’accessibilité routière de la zone de Lesquin

Pilote de l’action : A définir

Mesures à envisager*

- Z** Repenser la distribution des trafics pour améliorer la sécurité
- Z** Améliorer la signalétique vers et à l’intérieur de la zone
- Z** Etudier la possibilité d’un meilleur accès entre les différentes zones du CRT de part et d’autre de la voie ferrée
- T** Revoir les conditions d’accès au CRT3 et CRT4 en venant de l’A23
- T** Concrétiser une liaison type boulevard industriel à l’horizon 2015-2020 (A23-A27)

Programme de travail

Echéance	Action à réaliser	Acteurs à mobiliser
Mars 2011	Organisation d’une réunion avec les parties prenantes	CG Nord / LMCU, CCI GL, gestionnaires de zone et entreprises, ville de Lesquin
Mars à Septembre 2011	Etude détaillée des mesures à mettre en œuvre	Services techniques ou bureau d’études
Septembre 2011	Formalisation des demandes dans le cadre d’une démarche micro PDU	CCI GL ; Gestionnaires de zone, LMCU, Transpole
2012	Présentation du plan de mesures définitif	

Calendrier de réalisation : 2012-2015

* T = actions à mettre en œuvre à l’échelle du territoire
 Z = actions à mettre en œuvre à l’échelle de la zone

5. METTRE EN PLACE UN DISPOSITIF DE COVOITURAGE



Objectif :

Développer une offre de covoiturage unique en s’appuyant sur les offres existantes (passer de 5% à 10% de part modale en 3 ans - mode principal)

Pilote de l’action : A définir

Mesures à envisager*

- T** Initier la mise en place d’un site de covoiturage unique en s’appuyant sur les offres existantes à l’échelle de la zone (Cf. Site Haute Borne) ou bien à une échelle plus large (LMCU voire au-delà).
- Z** Assurer la mise en place d’une communication et d’une animation de la démarche

Programme de travail

Echéance	Action à réaliser	Acteurs à mobiliser
Mars 2011	Intégrer le projet « Schéma directeur de covoiturage » de LMCU	LMCU ; CCI
Avril - Juin 2011	Etudier la déclinaison opérationnelle de cette stratégie sur la zone	LMCU ; CCI ; gestionnaire de zone et entreprises
Septembre 2011	Intégration de la demande dans le cadre d’une démarche micro PDU	
Mars 2012	Formalisation d’une stratégie et d’un plan COM et de services associés (ex. garantie retour)	

Calendrier de réalisation : 2012

* T = actions à mettre en œuvre à l’échelle du territoire
 Z = actions à mettre en œuvre à l’échelle de la zone

6. DEVELOPPER UN SYSTEME D’AUTOPARTAGE



Objectif : Développer un service d’autopartage afin de faciliter le report modal des salariés dans leurs déplacements domicile-travail en :

- Permettant aux salariés de disposer d’une solution de secours s’ils viennent travailler en vélo, en covoiturage ou en transports en commun
- Permettant une utilisation des véhicules pour les déplacements professionnels (aujourd’hui une contrainte forte pour les salariés)

Pilote de l’action : A définir

Mesures à envisager*

T Mettre en place une ou deux stations d’autopartage sur la zone en développant le système Lillois (Lilas autopartage) ou en développant une autre initiative locale.

Programme de travail

Echéance	Action à réaliser	Acteurs à mobiliser
Mars 2011	Mise en place d’un comité de pilotage	CCI GL ; LMCU ; loueurs et opérateurs potentiels
Mars – septembre 2011	Instruction : Etude de définition du service d’autopartage (scénarios possibles, plan de développement)	Bureau d’études
Septembre 2011	Intégration dans le cadre de la réflexion micro PDU	
2012-2013	Expérimentation	
2014	Evaluation de l’expérimentation et déploiement	

Calendrier de réalisation : 2012-2014

* T = actions à mettre en œuvre à l’échelle du territoire
 Z = actions à mettre en œuvre à l’échelle de la zone

7. METTRE EN PLACE UNE ALM

Objectif : Développer une structure pour accompagner le développement de services de mobilité par la coordination des actions, la mise à disposition des informations aux salariés et la communication.



Pilote de l’action : CCI GL

Mesures à envisager*

T Création d’une Agence Locale de la Mobilité à l’échelle de l’aire métropolitaine de Lille.

Programme de travail

Echéance	Action à réaliser	Acteurs à mobiliser
2011	Sensibilisation des partenaires potentiels (notamment dans le cadre de l’étude « schéma directeur du covoiturage » qui devrait poser la question de l’accompagnement de la démarche)	CCI GL ; LMCU, région NPdC
Mars 2011	Mise en place d’un comité de pilotage	CCI GL ; LMCU ; région NPdC
Septembre 2011	Lancement d’une étude pour la définition du cahier des charges de l’ALM	Services techniques ou bureau d’étude
Septembre 2012	Mise en service de l’ALM	

Calendrier de réalisation : 2012

* T = actions à mettre en œuvre à l’échelle du territoire
 Z = actions à mettre en œuvre à l’échelle de la zone

8. FAVORISER L’INTEGRATION DES ENTREPRISES DU CRT DANS LE PROJET DE CDU



Objectif :
Intégrer les entreprises de la zone dans le projet développé par le Port de Lille de Centre Multimodal de Distribution Multimodale (CMDU)

Pilote de l’action : A définir

Mesures à envisager*

- T** Mettre en place un groupe de travail afin d’étudier l’opportunité et les possibilités d’intégration des entreprises dans le projet de CMDU

Programme de travail

Echéance	Action à réaliser	Acteurs à mobiliser
Mars 2011	Création d’un groupe projet au niveau du CRT sur la problématique de la distribution urbaine	Entreprises et gestionnaire de zone, CCI GL
Mars 2012	Production de la stratégie de positionnement du CRT vis-à-vis du CMDU	Entreprises et gestionnaire de zone, CCI GL

Calendrier de réalisation : 2012-2013

* T = actions à mettre en œuvre à l’échelle du territoire
Z = actions à mettre en œuvre à l’échelle de la zone

9. APPUYER LE DEVELOPPEMENT D’UNE LOGISTIQUE MULTI-MODALE



Objectif :
Favoriser le développement d’une logistique multi-modale en intégrant les entreprises du CRT dans les projets en cours sur le territoire.

Pilote de l’action : A définir

Mesures à envisager*

- T** Mise en place d’un groupe de travail au niveau de la zone élargie du CRT afin d’étudier les possibilités d’intégration des entreprises dans les différents projets en cours

Programme de travail

Echéance	Action à réaliser	Acteurs à mobiliser
Mars 2011	Mise en place d’un groupe de suivi des démarches lancées <ul style="list-style-type: none"> - Dispositif NARCON / Delta 3 - Création d’un service de rail-port (projet CFDT) - Création d’un quai de cross-docking 	Gestionnaires de zones, CCI, entreprises, opérateurs
Mars 2012	Propositions	

Calendrier de réalisation : 2012-2013

* T = actions à mettre en œuvre à l’échelle du territoire
Z = actions à mettre en œuvre à l’échelle de la zone